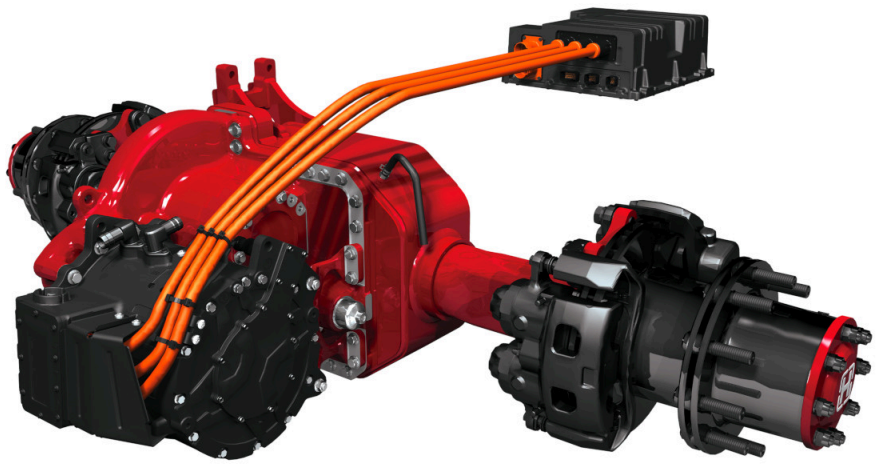
Elektrische Antriebssysteme

Artikel vom **1. September 2026**
OHNE_UNTERKATEGORIE

Driventic zeigt auf der IAA Transportation 2026 in Hannover neue Lösungen für Nutzfahrzeuge. Im Fokus steht »VEDS 2.2« als weiterentwickeltes elektrisches Antriebssystem; dazu kommen ein elektrischer Luftkompressor, zwei Retarder und eine elektrische Antriebsachse.



»ELECTRAAX« ist eine leichte elektrische Antriebsachse für Schulbusse der Klassen 6–7 und mittelschwere Lkw (Bild: Driventic).

Driventic stellt auf der IAA Transportation in Hannover in Halle 11 an Stand B06 aktuelle Lösungen für Busse und Lkw vor. Im Mittelpunkt steht »VEDS 2.2«, die nächste Entwicklungsstufe des elektrischen Antriebssystems. Ergänzt wird der Messeauftritt durch einen elektrischen Luftkompressor, zwei neu entwickelte Retarder und eine elektrische Antriebsachse für ausgewählte Nutzfahrzeugsegmente. **Elektrischer**

Antrieb und Druckluftmanagement Der integrierte Systemansatz der Antriebseinheit wurde weiterentwickelt. Dazu zählt vor allem ein angepasstes Verhältnis von Drehmoment und Leistung für schwere Nutzfahrzeuge. Mit einem Gesamtgewicht von 275 kg fällt die Einheit kompakter und leichter aus. Der Hersteller will damit im Rahmen seiner globalen Portfoliostrategie weitere Märkte und Fahrzeugsegmente adressieren, darunter HD-Busse, Reisebusse und MD-Trucks. Der »Electric Air Compressor« ist für den weltweiten Einsatz in elektrifizierten Nutzfahrzeugen ausgelegt. Er ist als abgestimmte Systemlösung für das Druckluftmanagement konzipiert und soll Ressourcen sowie Energie sparen, die Betriebsdauer verlängern und die Umweltbelastung reduzieren. Ein zweistufiger Kompressionsprozess ermöglicht laut Mitteilung eine Energieeinsparung von bis zu 35 % gegenüber herkömmlichen Lösungen. Damit zielt das System vor allem auf Flotten ab, bei denen Energieverbrauch und Betriebskosten im Fokus stehen. **Retarder für neue Getriebegenerationen** Der »Retarder VR 3600« folgt auf den seit mehr als 25 Jahren eingesetzten »VR 3250«. Die neue Ausführung wurde für die I-Shift-Getriebegeneration AMT-H im Umfeld der kommenden EU7-Abgasnorm entwickelt. Das maximale Bremsmoment liegt bei 3.600 Nm. Das Steuergerät »MRCU« erfüllt die Anforderungen nach ISO 26262 für funktionale Sicherheit sowie ISO 21434 für Automotive Cybersecurity. Mit dem »VR 115CT ECO« zeigt der Anbieter außerdem einen Retarder mit ECO-Funktion. Durch überarbeitete Aktuatorik und ein intelligentes Bremsenmanagement soll sich das Zusammenspiel von Bremsen, Schalten und Beschleunigen verbessern. Im Fahrbetrieb sinkt die durchschnittliche Motordrehzahl, während die Durchschnittsgeschwindigkeit steigt. Ist die ECO-Funktion ausgeschaltet, entfällt der Schleppleistungsverlust. Im Alltag kann das zu reduziertem Kraftstoffverbrauch, weniger Verschleiß, mehr Sicherheit und höherem Fahrkomfort beitragen. **Elektrische Antriebsachse für Busse und Lkw** Ein weiterer Schwerpunkt ist »ELECTRAAX«, eine leichte elektrische Antriebsachse für Schulbusse der Klassen 6–7 und mittelschwere Lkw. Die Lösung entstand im Rahmen der strategischen Partnerschaft mit Hendrickson und wurde auf der ACT 2026 erstmals vorgestellt. Sie verbindet Fahrwerks- und Achs-Know-how mit energieeffizienter Antriebstechnik und ist auf Leistung sowie Verfügbarkeit ausgelegt. Ziel ist es, gewerbliche Flotten beim Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge zu unterstützen und die Gesamtbetriebskosten zu senken. Die IAA Transportation 2026 findet vom **15. bis 20. September** in Hannover statt.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag